A. typ. 757

Das deutsche

Eisenbahnsystem

als Mittel zu Vervollkommnung

der deutschen Industrie, des deutschen Zollvereins und des deutschen Nationalverbandes überhaupt.

(Mit besonderer Rücksicht auf württembergische Eisenbahnen.)

Von

Dr. Friedrich List.

Stuttgart und Tübingen.

J. G. Cotta'scher Verlag.

1841.

Bayerische Staatsbibliothek München

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Digitized by Google

Das Eisenbahnsystem und der Zollverein sind siamesische Zwillinge; zu gleicher Zeit geboren, körperlich an einander gewachsen, Eines Geistes und Sinnes, unterstützen sie sich wechselseitig, streben sie nach einem und demselben großen Ziel, nach Vereinigung der deutschen Stämme zu einer großen und gebildeten, zu einer reichen, mächtigen und unantastbaren Nation. Ohne den Zollverein wäre ein deutsches Eisenbahnsystem nie zur Sprache, geschweige zur Ausführung gekommen. Nur mit Hülfe eines deutschen Eisenbahnsystems vermag die gesellschaftliche Oekonomie der Deutschen zu nationaler Größe sich emporzuschwingen, und erst in Folge dieses Aufschwungs kann das Eisenbahnsystem zu voller Bedeutung gelangen.

Das deutsche Eisenbahnsystem wirkt indessen nicht blos durch Förderung der materiellen Nationalinteressen, es wirkt auch durch Stärkung aller geistigen und politischen Kräfte auf die Vervollkommnung der deutschen Nationalzustände:

— als Nationalvertheidigungs-Instrument; denn es erleichtert die Zusammenziehung, Vertheilung und Direktion der Nationalstreitkräfte;

— als Kulturbeförderungsmittel; denn es beschleunigt und erleichtert die Distribution aller Literaturprodukte und aller Erzeugnisse der Künste und Wissenschaften; es bringt Talente,

Digitized by Google

Kenntniſſe und Geſchicklichkeit jeder Art in Wechſelwirkung; es vermehrt die Bildungs- und Belehrungsmittel aller Individuen, von jedem Stand und Alter;

— als Aſſekuranzanſtalt gegen Theurung und Hungersnoth und gegen übermäßige Fluktuationen in den Preiſen der erſten Lebensbedürfniſſe;

— als Geſundheitsanſtalt; denn es vernichtet die Entfernungen zwiſchen dem Leidenden und dem Heilmittel;

— als Vermittler des gemüthlichen Verkehrs; denn es verbindet den Freund mit dem Freund, den Verwandten mit dem Verwandten;

— als Stärkungsmittel des Nationalgeiſtes; denn es vernichtet die Uebel der Kleinſtädterei, und des provinziellen Eigendünkels und Vorurtheils;

— als ein feſter Gürtel um die Lenden der deutſchen Nation, der ihre Glieder zu einem ſtreitbaren und kraftvollen Körper verbindet;

— als das Nervenſyſtem des Gemeingeiſtes wie der geſetzlichen Ordnung; denn es verleiht in gleichem Maße Kraft der öffentlichen Meinung wie der Staatsgewalt.

In allen dieſen Beziehungen iſt das Eiſenbahnſyſtem für keine Nation von ſo großer Bedeutung wie für die deutſche.

Durch ihre geographiſche Lage von allen Seiten fremden Angriffen bloßgeſtellt und von der Natur nur kärglich mit Kommunikationsmitteln ausgeſtattet, bedarf keine ſo ſehr künſtlicher Mittel, um ihre Vertheidigungskräfte zu konzentriren und ſie mit Schnelligkeit von einem Grenzpunkt nach dem andern zu werfen.

Ohne Centralpunkt für Wiſſenſchaft, Kunſt, Literatur und Bildung iſt erleichterter und ſchneller Kommunikationsmittel die Kultur nirgends ſo bedürftig wie in Deutſchland, werden die letztern in dieſer Beziehung nirgends ſo großen Nutzen ſtiften.

Durch frühere Zerriſſenheit faſt aller Attribute der Nationalität entkleidet, bedarf keine Nation ſo ſehr inniger Verbindung ihrer Glieder.

Durch dieſes Verbindungsmittel gelangt Deutſchland in den Beſitz jener unermeßlichen Vortheile, welche andern Nationen aus ihren großen Nationalhauptſtädten erwachſen, ohne die damit verbundenen großen Uebelſtände; dadurch wird Deutſchland der Vortheile

Digitized by Google

des Centralisationssystems theilhaftig, ohne der Segnungen des Föderativsystems verlustig zu werden.

Zieht man die hier aufgezählten Wirkungen des Eisenbahnsystems in Erwägung, bringt man dabei noch in Anschlag, wie mächtig alle geistigen und politischen Vervollkommnungen auf die Förderung der materiellen Wohlfahrt wirken, so wird man nicht umhin können, uns beizupflichten, wenn wir behaupten, daß schon hiedurch die Herstellung eines deutschen Eisenbahnsystems hinreichend motivirt wäre, selbst im Fall man sich gar keinen finanziellen Ertrag davon zu versprechen hätte. Kultur, Existenz, Unabhängigkeit, Unantastbarkeit der Nation sind Güter von unschätzbarem Werth, und eine Nation, die nicht fähig wäre, einen geringen Theil ihres Nationalvermögens auf die Erwerbung und Sicherstellung dieser Güter zu verwenden, verdiente nicht, daß sie existirte; sie wäre dem Geizhals zu vergleichen, der, um den Aufwand für Schloß und Riegel zu ersparen, seine Schätze und sein Leben fremder Habsucht preisgäbe. Die Franzosen berechnen die Kosten ihrer beiden Invasionen auf 6 Milliarden Franken, wenn wir nicht irren, und eine deutsche dürfte kaum wohlfeiler zu stehen kommen. Verhindert also das Eisenbahnsystem in einem Jahrhundert nur eine Invasion, so vergütet es schon damit seine Anlagekosten zehnfältig.

Kommen wir auf die materiellen Interessen und den Zollverein zurück, so erscheint das Eisenbahnsystem als ein Hauptmittel, die Arbeitstheilung und die Konföderation der produktiven Kräfte im nationalen Maßstab zu bewirken, und die gewerbliche Produktion mit der landwirthschaftlichen, die Ausfuhr mit der Einfuhr ins Gleichgewicht zu stellen. Wir haben daher allererst den Werth dieses Gleichgewichts ins Licht zu stellen, um die ganze Wichtigkeit eines Eisenbahnsystems in dieser Hinsicht anschaulich zu machen.

Dr. Bowring sagt in seinem über die deutschen Handelsverhältnisse an das englische Parlament erstatteten Bericht — wie wir glauben ganz richtig — in Deutschland verhalte sich die Zahl der Agrikulturisten zu der Zahl der Manufakturisten wie 3 zu 1, während in England dieses Verhältniß wie 1 zu 2 stehe. Das letztere Verhältniß ist allerdings ein abnormes; es könnte nicht statt haben, wenn alle Nationen sich auf gleicher Stufe der industriellen Bildung befänden. Nur in Folge seiner Handels- und

Digitized by Google

Gewerbssuprematie beſitzt England eine ſo übertriebene Zahl von Manufakturiſten. Den Deutſchen aber wird es nie einfallen, nach einer Suprematie zu ſtreben, Deutſchland wird jeder Zeit ſich auf den Normalzuſtand beſchränken, auf denjenigen Zuſtand nämlich, den jede phyſiſch, moraliſch und politiſch geſunde, gebildete und große Nation ſchon Ehren halber und aus Gründen der Selbſterhaltung zu erſtreben und zu behaupten ſich angetrieben fühlen muß, und deſſen keine Nation durch die Vorſchritte anderer Nationen beraubt werden kann. Dies iſt derjenige Zuſtand, in welchem die durch Klima und Territorialbeſitz begünſtigte Nation ihr Bedürfniß an Manufakturwaaren ſelbſt produzirt und ihr Bedürfniß an Kolonialwaaren im direkten Verkehr mit Manufakturwaaren bezahlt. Die einſichtsvollſten Nationalökonomen ſind der Meinung, daß in dieſem Zuſtand das Verhältniß der Manufakturiſtenzahl zu der Agrikulturiſtenzahl ſich ſtelle, wie 1 zu 1.

Nehmen wir indeſſen nur an, daß die Zollvereinsſtaaten im Lauf der nächſten 10—15 Jahre unter dem Einfluß eines Eiſenbahnſyſtems und eines tüchtigen Schutzſyſtems ihre Induſtrie dahin ausbilden, daß zwei Agrikulturiſten auf einen Manufakturiſten kommen, ſo wird die Geſammtzahl der letztern um 2 bis 3 Millionen, und damit in gleichem Verhältniß die Nachfrage nach Agrikulturprodukten, Rohſtoffen und Kolonialwaaren, folglich die Grundrente, der Werth des Grundeigenthums und das Einkommen von indirekten Abgaben geſteigert werden.

Daß dieſe Verheißungen keine Chimären, ſondern natürliche und nothwendige Wirkungen offenkundiger Urſachen ſeyen, dafür liefert die Erfahrung der verfloſſenen 10 Jahre unwiderſprechliche Beweiſe. Es iſt unbeſtrittene Thatſache, daß in Folge der wachſenden Gewerbsproſperität der Werth des Grundeigenthums in dieſem Zeitraum überall im Zollverein bedeutend geſtiegen iſt, in vielen Gegenden ſogar um 50 bis 100 pCt., wohl nirgends unter 20 pCt. Berechnen wir das Territorium Deutſchlands (mit Ausſchluß von Oeſterreich) zu 150 Millionen Acker Landes (à 40,000 Quadratfuß) und im Durchſchnitt den Acker nur zu 40 Thlr., ſo ſtellt ſich die Totalſumme des Werths ſämmtlicher Ländereien in Deutſchland auf 6 Milliarden, wozu noch ungefähr ¼ oder 1½ Milliarde an Werthen von Gebäuden, Bergwerken u. ſ. w. zu rechnen iſt. Dieſer Anſchlag iſt ſicherlich weit unter der Wirklichkeit.

Digitized by Google

Gleichwohl würde eine Werthzunahme von 20 pCt. im Durchschnitt 1600 Millionen Thlr. betragen, folglich eine Rentenzunahme von 50 bis 60 Millionen und eine Steigerung des Brutto-Nationaleinkommens von mehreren hundert Millionen anzeigen.

Hält die Schutzpolitik des Zollvereins mit der industriellen Entwicklung der Nation und mit ihrer Kapitalvermehrung gleichen Schritt, kommt der deutschen Nationalindustrie im Lauf der nächsten 10 Jahre ein vollständiges deutsches Eisenbahnsystem zu Statten, so kann es nicht fehlen, daß die deutsche Nationalbereicherung des kommenden Jahrzehnts die des verflossenen weit übersteigt. Denn was Deutschland zu erstreben hat, um zu einem normalen nationalökonomischen Zustand zu gelangen, ist ohne Vergleichung bedeutender als das bisher Erstrebte. Unsere Einfuhr an fremden Fabrikaten und Halbfabrikaten und an Kolonialwaaren, die wir zur Zeit noch nicht mit eigenen Fabrikaten bezahlen, kann nicht weniger als 40 bis 50 Millionen Thaler betragen. Befriedigen wir dieses Bedürfniß selbst, so erwächst aus der dadurch vermehrten Anzahl von Manufakturisten vergrößerte Nachfrage nach einheimischen Agrikulturprodukten, die hinwiederum größtentheils in einheimischen Manufakturprodukten bezahlt werden, folglich, rückwirkend, die einheimische Manufakturproduktion aufs neue vermehren, während die vermehrte Zahl der Manufakturisten an sich schon die Konsumtion an Manufakturprodukten bedeutend steigert. In Folge dieser Wechselwirkungen muß nothwendig die innere Agrikultur- und Manufakturproduktion um das vier- bis fünffache derjenigen Summen gesteigert werden, welche die Nation in ihren auswärtigen Handelsverhältnissen, nämlich durch Erwerbung des bisher von dem Ausland versorgten innern Manufakturmarktes und durch Herstellung des direkten Verkehrs mit fremden Zonen gewinnt.

Es ist für Deutschland ein großes Glück, daß so außerordentliche Transportvervollkommnungen just in die Zeit seiner industriellen Wiedergeburt gefallen sind; denn nur vermittelst dieser Transportvervollkommnungen werden die Deutschen die natürlichen Nachtheile zu überwinden vermögen, die, der Gewerbssuprematie gegenüber, ihrer industriellen Entwicklung im Wege stehen. Der bedeutendste dieser Nachtheile ist der, daß die deutschen Fabriken durch die Natur zum größten Theil auf die Wasserkraft beschränkt sind, während den Fabriken der Gewerbssuprematie größtentheils

Digitized by Google

die Dampfkraft zu Gebot steht. Dies scheint parador, wenn man weiß, daß die Wasserkraft, zumal da, wo sie noch nicht kapitalisirt oder benützt worden, bedeutend wohlfeiler ist, als die Dampfkraft, erklärt sich aber leicht, wenn man die beiderseitigen Verhältnisse aus dem Gesichtspunkt der Arbeitstheilung und der Konföderation der produktiven Kräfte betrachtet.

Die Dampfkraft gewährt den großen Vortheil, daß sie da, wo die Steinkohle im Ueberfluß und zu billigen Preisen zu haben ist, eine Konzentration von großen Fabrikanstalten und Kapitalien, von technischen Kräften und Geschicklichkeiten, also große Fabrikemporien ermöglicht und hervorruft. Kamin erhebt sich in diesen Emporien an Kamin. Hundert Fabrikanstalten theilen sich in die verschiedenen einzelnen Zweige der Fabrikation. Jede spinnt nur Eine Sorte Garn, webt oder druckt nur Eine Sorte Zeug. An einem und demselben Ort bilden sich ganze Heere von ansäßigen Fabrikarbeitern jeglicher Art, und jedes Individuum legt sich nur auf Eine Gattung von Handarbeit, erlangt also in seinem Fach den höchsten Grad von Geschicklichkeit. Dem Fabrikanten zur Seite wohnt hier der Bankier, der ihm Vorschüsse macht oder seine überflüssigen Gelder abnimmt, der Importer, der ihn von Tag zu Tag mit Rohstoffen versorgt, und der Exporter, der ihm seine Waare abnimmt, sobald sie fertig ist. Hier bilden sich eine Menge Maschinenfabriken, die — gleichfalls nach dem Prinzip der Arbeitstheilung — sich nur auf Einen Zweig der Maschinenfabrikation legen, folglich die möglichst vollkommensten Produkte zu den billigsten Preisen und aufs prompteste zu liefern im Stande sind. Dadurch wird die Anlegung und die Führung der Fabriken unermeßlich erleichtert. Der Fabrikant kann in kürzester Frist beschädigte Maschinen ausbessern oder verdorbene ergänzen. Er kann jeden Tag nach Maßgabe seiner Kräfte und seines Absatzes die Zahl seiner Arbeiter vermehren oder vermindern. Er kann in jeder Woche sein zirkulirendes Kapital umsetzen, ja zur Zeit hoher Prosperität und allgemeinen Vertrauens größtentheils mit Kredit arbeiten. Die Nähe der See kommt seinem Kapitalumsatz außerordentlich zu statten; man hat Beispiele, daß Baumwolle wenige Tage nach ihrer Ankunft in Liverpool wieder in der Form von Waaren zur See gegangen ist.

Die Wasserkraft dagegen ist überall in der Nähe der

Digitized by Google

Seehäfen rar; sie findet sich nur im Innern des Landes und auch da nur selten in großen Massen, sondern in der Regel in sehr beschränktem Maße auf Einem Punkt, und häufig an abgelegenen Orten, in einsamen Thälern. In Ländern, die mit Wasserkraft arbeiten, steht daher jeder Fabrikant einzeln da. Maschinenfabrikant, Bankier, Importer und Exporter wohnen fern von ihm, der eine da, der andere dort. Seinen Bedarf an Rohstoffen hat er aus entfernten Seeplätzen zu beziehen, folglich, um sein Geschäft nicht ins Stocken gerathen zu lassen, ansehnliche Vorräthe zu halten. Seine Produkte hat er weithin zu versenden. Seinen Bedarf an Arbeitern muß er entweder von ferne kommen lassen oder selbst heranbilden. Jede Erweiterung oder Einschränkung seines Geschäfts ist für ihn eine bedenkliche Sache; er ist genöthigt, es so viel möglich auf gleichem Fuß zu betreiben und oft sogar mit Verlust zu arbeiten, nur um den Kompler seiner Produktivkräfte in Hoffnung auf bessere Zeiten im Stand zu erhalten. Vermittelst eines vervollkommneten Transportsystems nun werden diese Uebelstände der Wasserkraft nicht nur größtentheils gehoben, sondern zum Theil in Vortheile über die Dampfkraft verwandelt. Der Fabrikant des Inlandes wird dadurch dem Importer und Exporter des Seehafens nahe gebracht; der Bezug von Rohstoffen und der Absatz von Fabrikaten wird ihm dadurch in gleicher Weise erleichtert. Er kann mit dem gleichen Kapital viel größere Geschäfte machen; es ist ihm unendlich leichter, persönlich vortheilhaftere Bezugsquellen und neue Absatzwege aufzusuchen, sich Kapitale aus der Ferne zu verschaffen, oder über neue Fortschritte in seinem Fabrikationszweig sich zu unterrichten. Da sein Markt sich nun sehr erweitert, so ist er viel leichter im Stande, sein Geschäft auf einzelne Zweige zu beschränken. Er kann mit viel größerer Leichtigkeit Arbeiter aus der Ferne herbeischaffen. Mit den Maschinenfabriken wird er in viel engere Verbindung gebracht, und diese selbst werden besser im Stande seyn, sich nach dem Prinzip der Arbeitstheilung auszubilden.

Wir haben gesagt, daß manche der mit der Wasserkraft verbundenen Nachtheile durch ein vervollkommnetes Transportsystem in Vortheile über die Dampfkraft verwandelt werden, und wir behaupten das Wort. Die Vereinzelung der Fabriken hat auch wieder ihre vortheilhafte Seite. Ist die Industrie gleichmäßig auf

Digitized by Google

dem ganzen Territorium der Nation vertheilt, so werden die in ihrer Begleitung erscheinenden Uebelstände unendlich gemildert und zugleich ihre wohlthätigen Einwirkungen auf den Flor des Ackerbaues viel gleichmäßiger vertheilt als da, wo die Industrie in einzelne Emporien zusammengedrängt ist. Der in kleineren Städten oder an abgelegenen Orten wohnende Fabrikunternehmer wird wohlfeiler leben und weniger Ansprüche an das Leben machen, als der Bewohner jener Emporien; er wird also bei mäßigerem Gewinn nicht minder prosperiren, und da er, auf gleichmäßigeren und vorsichtigeren Betrieb seines Geschäfts angewiesen, weder jenem Konkurrenzfieber, noch jenen plötzlichen und verderblichen Fluktuationen ausgesetzt ist, welchen der englische Fabrikant so oft unterliegt, wird er bei angemessenem Nationalschutz nicht so leicht zu Grunde gehen wie jener. Auch der Zustand des deutschen Fabrikarbeiters wird bei viel mäßigerem Taglohn ein weit gesicherterer seyn, als dort, wo er den einen Tag doppelten Lohn zieht, den andern ohne Arbeit und Brod ist. Da er wohlfeiler wohnt und seine Lebensbedürfnisse zu billigen Preisen erhält, so wird sein mäßiger Lohn so weit reichen, als dort der weit höhere. Bei den in Deutschland herrschenden Agrikulturverhältnissen wird er im Stande seyn, unter Beihülfe seiner Familienangehörigen seinen nöthigsten Bedarf an Lebensmitteln selbst zu erzeugen, folglich wird er im Fall einer zeitweiligen Ebbe seines Fabrikverdienstes das Wiedereintreten der Fluth abzuwarten vermögen, ohne dem absoluten Mangel oder den Armenanstalten anheim zu fallen.

Es ist demnach eine unbegründete Furcht, die man den Deutschen durch Hinweisung auf die Uebelstände des englischen Fabrikwesens gegen das Aufstreben der deutschen Fabrikation einzuflößen sucht. Jene Uebelstände haben ihren Grund in der großen Konzentration der englischen Fabrikkraft und in den häufigen Fluktuationen, von welchen das englische Fabrikwesen, in Folge seines ungemessenen Strebens nach einem Weltmanufakturmonopol bewegt ist. Wenn aber beide Ursachen bei uns nicht statt haben, wie wäre zu besorgen, daß wir in Folge des Aufstrebens unserer Fabrikation durch Heere von Proletariern heimgesucht werden?

Man hat gesagt: nach der Natur der Dinge, wie sie im Lauf der englischen Industrieentwicklung sich veroffenbare, müsse die Industrie das Eisenbahnsystem hervorrufen, nicht umgekehrt; das

Digitized by Google

Haus müsse erst da seyn, bevor man vernünftigerweise darauf denken könne, die Stockwerke durch ein Treppenhaus zu verbinden. Das ist aber eine Logik, die verlangt, daß die Wirkung der Ursache vorangehe, daß man sich das Produkt verschaffen müsse vor dem Instrument, womit produzirt werden soll. Es handelt sich in Deutschland um die Erhebung des Distrikts- und Provinzialverkehrs zu einem nationalen; es handelt sich um die Arbeitstheilung und die Konföderation der produktiven Kräfte im nationalen Maßstab. Nun ist in England dieser Zweck größtentheils erreicht worden durch Mittel, welche die Natur freiwillig geboten hat, durch den Seetransport, durch den Besitz von unerschöpflichen Steinkohlenvorräthen und durch ein Kanalsystem, das hauptsächlich durch den Steinkohlentransport hervorgerufen worden ist. Deutschland aber, dem die Natur jene Mittel versagt hat, kann den Zweck nur auf künstliche Weise — durch die Eisenbahnen — erreichen. Allerdings sind in England die Eisenbahnen nur das Komplement eines schon sehr vollkommenen Transportsystems, aber in Deutschland ist ihre Bestimmung eine noch weit wichtigere; hier haben sie auch den Mangel an See- und Kanaltransport zu ersetzen; hier sind sie das Komplement eines sehr unvollkommenen Transportsystems, folglich um so nothwendiger, um so wirksamer.

Das Gleichniß mit dem Treppenhaus ist ein gutes, aber es ist unrichtig angewendet; denn nicht erst zu erbauen ist das Haus, es steht schon da; das deutsche Nationalterritorium stellt das Haus vor, dessen einzelne Stockwerke unter sich verbunden werden sollen; ein werthvolles Gebäude, geräumig, wohlgelegen, voll von Mitteln und von fleißigen Bewohnern, das nur eines bequemen Treppenhauses bedarf, um zu seinem vollen Werth zu kommen. Freilich ist die Herstellung des Treppenhauses kostspielig, allein so thöricht es ist, ein werthloses Gebäude mit einer kostspieligen Treppe zu versehen, so thöricht erscheint eine Sparsamkeit, welche eine in einem großen und werthvollen Gebäude befindliche enge, gefahrvolle und unbequeme Treppe nicht durch eine den Bedürfnissen und Verhältnissen entsprechende ersetzen will, weil sie zu theuer käme; die Rentabilität des Hauses würde unendlich mehr verlieren als durch eine so übelangebrachte Sparsamkeit gewonnen wird.

Wir schlagen die ganze Länge sämmtlicher Nationalrouten im Zollverein (mit Einschluß der noch zu vereinigenden nördlichen

Digitized by Google

Staaten und Städte und mit Ausschluß von Oesterreich) auf 520 Meilen, und die Anlagekosten auf ungefähr 150 Mill. Thlr. an.* Demnach würden letztere kaum 2 pCt. von dem Werth des liegenden Eigenthums und nicht mehr als ungefähr 15 pCt. seines jährlichen Bruttoertrags ausmachen. Man könnte eben so gut den Tag im Angesicht der Sonne läugnen, als den Satz, daß Deutschland im Lauf eines Menschenalters an produktiven Kräften und Werthen zehn- und zwanzigmal mehr durch das Eisenbahnsystem gewinnen wird als es kostet.

Die Sache ist so selbstevident, daß das deutsche Eisenbahnsystem bereits aufgehört hat ein bloßes Projekt zu seyn. Von jenen 520 Meilen ist mehr als der fünfte Theil bereits hergestellt, oder wird im Lauf des nächsten Jahres hergestellt werden. Die Herstellung der übrigen Nationalrouten ist beschlossen oder so gut als beschlossen. Auch herrscht nirgends mehr Zweifel über die Rentabilität dieser Routen für den Fall, daß das ganze Netz gleichzeitig zu Stande kömmt; denn ein großer Verkehr an Personen und Gütern ist erst dann zu erwarten, wenn alle einzelnen Theile des Netzes auf einander wirken, wenn der Lokal- und Provinzialverkehr sich zum Nationalverkehr erhoben haben wird.

Unter solchen Umständen wäre es überflüssig, über diesen Gegenstand noch ein Wort zu verlieren, hätten nicht in der neuesten Zeit einzelne Stimmen versucht, die Rentabilität und die nationalökonomische Nützlichkeit der Eisenbahnen in Deutschland, insbesondere aber die Räthlichkeit des Baues auf Staatskosten in Zweifel zu ziehen.

---

* Die Opponenten wollen die „amerikanisirenden" Wortführer des deutschen Eisenbahnsystems damit lächerlich machen, daß sie „über Millionen verfügten, als ob sie in amerikanischen Banknoten zahlbar wären." Sie mögen uns erlauben, ihre ganz richtige Eintheilung der Eisenbahnen in lokale, provinzielle und nationale auch auf die Oekonomen anzuwenden; es gibt deren, die nur eine Munizipalwirthschaft, andere, die nur eine Provinzialwirthschaft, und wieder andere, die eine ganze Nationalwirthschaft zu übersehen vermögen. Die erstern rechnen nur nach Tausenden, die andern nur nach Hunderttausenden, die letztern aber nach Millionen. Wenn die erstern die letztern lächerlich machen wollen, „weil sie mit so großen Zahlen um sich werfen," so bedenken sie nicht, daß der Grund davon einzig in dem höheren Standpunkt liegt, den die letztern einnehmen, und daß sie durch ihre kleinliche Anschauung großartiger Verhältnisse im Grunde nur sich selbst lächerlich machen.

Digitized by Google

Diesen Opponenten ist allererst vorzuwerfen, daß sie die im Eingang unseres Aufsatzes erwähnten Wirkungen eines deutschen Eisenbahnsystems auf die Vervollkommnung der gesellschaftlichen, moralischen und politischen Zustände der deutschen Nation gänzlich ignorirt haben. Wenn es sich davon handelt, ob Württemberg an dem allgemeinen Fortschritte Theil nehmen oder zurück bleiben soll, so wären doch wohl auch die Vortheile in Erwägung zu ziehen, die diesem Königreich aus einer solchen Vervollkommnung der deutschen Nationalität erwachsen; Vortheile, die in der That zum Theil sehr handgreiflicher Art sind, namentlich in Beziehung auf die Nationalvertheidigung.

Offenbar haben in Allem, was die Vertheidigung des meist bedrohten, des verwundbarsten Punktes von Deutschland, der westlichen Grenze betrifft, die westlichen Länder und Staaten Deutschlands ein überwiegendes Interesse.* Um ihre Haut handelt es sich zunächst in einem Krieg mit Frankreich. Sollen sie oder Frankreich das Schlachtfeld hergeben? Sollen sie der Ueberrumpelung des mit Uebermacht anrückenden Feindes ausgesetzt bleiben, während die großen Heere von Oesterreich und Preußen langsam anmarschiren, oder sollen sie sich auf den ersten Wink auf die schleunige Unterstützung der großen Mächte verlassen können? Sollen sie von zahllosen Heeren aufgefressen, oder durch reichliche und schleunige Zufuhr aus dem Osten verproviantirt werden? Es bedarf eben keiner besondern Erörterung, daß die Entscheidung dieser Fragen hauptsächlich von dem Zustand der Transportmittel abhängt, und daß hier eine Existenzfrage für Württemberg und Baden liegt; der gemeinste Verstand muß es begreifen. Nur ist noch bemerklich zu machen, daß der nächste Krieg zwischen Frankreich und Deutschland

* Den strategischen Werth der Eisenbahnen berücksichtigen die Opponenten nur, wo sie gelegenheitlich von der Straßburg-Basler Eisenbahn sprechen. Sie bemerken dabei nur im Allgemeinen: „Von diesem Standpunkt aus betrachtet, erhalten Eisenbahnen allerdings eine ganz andere Bedeutung; dann würde aber nicht sowohl von bayerischen oder württembergischen als von Bundeseisenbahnen zu sprechen seyn.“ Welch ein Raisonnement! Wenn man von Eisenbahnen spricht, so hat man doch wohl ihren ganzen, nicht blos ihren halben Werth in Betracht zu ziehen, und ob man sie bayerische oder württembergische oder Bundeseisenbahnen nenne, ist doch wohl ganz gleichgültig.

Digitized by Google

wahrscheinlich Heermassen am Rhein zusammenbringen wird, wie sie die Welt noch nie beisammen gesehen hat.

Auch in allen andern obenberührten Beziehungen, namentlich hinsichtlich der Forderungen der Literatur, der Wissenschaften und Künste, der Nationalbildung ꝛc. scheint uns Württemberg nicht minder, ja ungleich mehr bei der Sache interessirt zu seyn, als die meisten andern deutschen Länder von gleich großer Ausdehnung. Offenbar ist dieses Land bei dem gänzlichen Mangel an See- und Stromverkehr von der übrigen Welt zu sehr abgeschnitten, als daß sich dort jene kommerzielle und industrielle Rührigkeit und Intelligenz entwickeln könnte, die nur aus einem großartigen Verkehr erwächst. Der schlagendste Beweis hievon ist jene Opposition und ihre beschränkte Auffassung der vorleigenden Frage.

Nach unsern Opponenten ist die Behauptung, daß die Eisenbahnen die Industrie fördern und dadurch den Ackerbau in Flor bringen, und den innern und äußern Verkehr beleben, folglich das Nationalvermögen und die Staatseinkünfte vermehren, eine kecke, unbegründete Hypothese, während sie von den sogenannten Verfechtern der Eisenbahnen als ein Axiom geltend gemacht wird. „Geschwindigkeit," sagen sie, „ist der einzige Vorzug des Eisenbahntransports. Geschwindigkeit nun ist beim Gütertransport allein von Werth in Ansehung von Eßwaaren; dafür ist aber schon hinlänglich gesorgt durch Eilfuhren ꝛc. Alle andern Waaren kommen jetzt schon zeitig genug an Ort und Stelle. Mangel an Absatz von Industrieerzeugnissen herrscht nicht aus Mangel an Transportgelegenheiten, sondern weil der Markt überführt ist. Große Handels- und Fabrikstädte, wie Liverpool und Manchester, werden nicht durch Transportbeschleunigung geschaffen, sondern diese werden nöthig, weil jene schon da sind. Die Erfahrung von Belgien beweist, daß der Waarentransport nur etwa ein Viertel der Gesammteinnahme einbringt. Blos hinsichtlich des Personenverkehrs gewährt der Eisenbahntransport namhafte Erleichterung. Nun reist man entweder um Geschäfte zu machen oder Vergnügens halber. Geschäfte aber lassen sich brieflich abmachen, und diejenigen, welche persönlich abgemacht werden müssen, haben so große Eile nicht. Durch Beförderung der Lustreisen hingegen wird blos die schädliche Vergnügungssucht gepflegt. Freilich haben davon einzelne Städte und Geschäftszweige Vortheil, allein das

Digitized by Google

Reichwerden der Einzelnen hat gar oft die Verarmung Vieler im Gefolge, und was man Beförderung der Industrie nennt, ist gar oft nichts anderes als Beförderung des Luxus auf der einen und des Pauperismus auf der andern Seite. Eisenbahnen können nur da wesentlich zur Emporbringung der Industrie beitragen, wo diese bereits auf einer solchen Höhe steht, daß es zu ihrer weiteren Entwicklung nur noch großer Geschwindigkeit des Transports bedarf. Wo aber die Eisenbahnen nicht rentiren, fehlt es ihnen an Frequenz, und wo die Frequenz fehlt, wird auch ihre nationalökonomische Bedeutung zweifelhaft."

Dies das Raisonnement der Opponenten. Deutlich merkt man es ihm an, daß seine Urheber nicht dem rührigen und rastlosen Stande der Industriellen, sondern der behaglichen und stilllebigen ruhigen Klasse der Konsumenten angehören. Solchen Opponenten gegenüber haben wir nur Ein argumentum ad hominem zu führen, aber ein starkes. Schlagen sie es denn für gar nichts an, daß ihnen vermittelst der Eisenbahnen Austern und Caviar, Seefische und Seekrebse so ganz frisch aus dem Salzwasser zukommen? Freilich, was ihren Bedarf an Mode- und Seidenwaaren betrifft, so wird er durch den Chausseetransport hinlänglich befriedigt. Freilich ist ihr meister Verkehr brieflich abzumachen, und für eine Lustparthie ist durch die Dampfschifffahrt auf dem Rhein schon hinlänglich gesorgt.

Anderer Meinung sind dagegen wahrscheinlich die Industriellen in Würtemberg. Es wundert uns sehr, daß die Opponenten die in ihrer Nähe wohnenden Buchhändler oder die Bijouterie- und Baumwollenfabrikanten nicht gefragt haben, ob es denn wirklich für ihre Industrie so ganz gleichgültig sey, ob der Waarentransport schnell oder langsam, regelmäßig oder unregelmäßig von Statten gehe? ob man schnell, wohlfeil und bequem, oder langsam, theuer und unbequem reise? ob man die Geschäfte brieflich oder mündlich abmache? Dieses Raisonnement ist durch und durch schadhaft, und man weiß wahrhaftig nicht, soll man der schrecklichen Sachunkenntniß seiner Urheber oder ihrer gebrechlichen Logik zuerst beispringen.

Einer ihrer Grundirrthümer ist der, daß sie der Meinung sind, blos die Geschwindigkeit des Waarentransports, nicht aber auch seine Wohlfeilheit werde durch die Eisenbahnen

Digitized by Google

erwirkt. Dieser Irrthum, wie andere, die wir später rügen werden, ist daraus entstanden, daß die Opponenten den gegenwärtig auf einzelnen Strecken bestehenden partiellen Verkehr als Maßstab annehmen für den künftigen Nationalverkehr, während doch jedermann einsieht, daß der Güterverkehr unter dem Einfluß eines ganzen Eisenbahnnetzes sich nothwendig ganz anders gestalten muß, als auf der einzelnen Strecke. Daß jetzt die einzelnen Eisenbahnstrecken uur einen sehr geringen Transport von eigentlichen Handelsgütern zu besorgen haben, ist sehr natürlich. Wer z. B. Güter von München nach Stuttgart zu verladen hat, wählt den Chausseetransport, weil es sich nicht der Mühe lohnt, die Güter in Augsburg umzuladen. Er würde aber schon bei gleichen Frachten den Eisenbahntransport vorziehen, vorausgesetzt daß er auf der ganzen Strecke bestände. Andrerseits, da der Waarentransport auf den Eisenbahnen noch nicht bedeutend ist, lohnt es sich der Mühe nicht, wohlfeilere Frachten zu stellen, als auf der Chaussee. Man ist auf diesen Verkehr noch nicht eingerichtet; er verursacht zur Zeit viele Mühe und wenig Einkommen, und der eigentliche Waarentransport könnte durch wohlfeilere Frachten unter den jetzigen Verhältnissen doch nicht vermehrt werden. Man nimmt also einstweilen mit, was mitgeht, und läßt sich so bezahlen, daß es sich der Mühe lohnt. Die geringeren Güter betreffend, die nur auf kurzen Strecken gehen, z. B. Brennmaterialien, Steine u. s. w. so sind theilweise bereits die Frachten derselben so bedeutend herabgesetzt worden, daß sich dieser Verkehr ansehnlich gehoben hat, und daß — wenn auch die Eisenbahnen keine bedeutenden Profite daran machen — doch der nationalökonomische Vortheil um so größer ist.

Vor allem handelt es sich indessen um die Frage: können überhaupt die Eisenbahnen ihrer Natur nach in Deutschland die Güter bedeutend wohlfeiler fortschaffen, als die Chaussee? Wer möchte daran zweifeln, vorausgesetzt, daß der Transport bedeutend genug ist? Eine Eisenbahn mit doppeltem Geleis kann nur allein zur Nachtzeit, wo sie dem Personentransport gar keine Dienste leistet, Millionen Centner fortschaffen. Bei geringerer Geschwindigkeit ist die Dampfkraft so wohlfeil, daß darin kein Grund gegen sehr billige Frachten liegt. Jedenfalls steht Pferdekraft zu Gebot, die, da sie im Durchschnitt zehn Mal mehr leistet, als auf der

Digitized by Google

Chaussee, bei zureichenden Transportquantitäten immer ungleich niedrigere Frachten gestatten wird als die Chaussee. Bedeutend aber muß der Waarenverkehr jedenfalls werden, nachdem ein ganzes Netz hergestellt seyn wird. Bedeutend muß er werden, wenn die Regierungen die Eisenbahnen anlegen, oder das Risiko auf sich nehmen, wenn folglich die Frachten mehr mit Rücksicht auf den künftigen nationalökonomischen Nutzen, als auf augenblicklich große Dividenden — wenn sie mehr mit Rücksicht auf den künftigen, als auf den gegenwärtigen Ertrag angesetzt werden.

Nur approximativ berechne man das Gewicht der in ganz Deutschland dem Eisenbahntransport anheimfallenden Güter an Kolonialartikeln, namentlich Zucker, Baumwolle, Kaffee, Tabak; an Landesprodukten z. B. Wolle, Flachs, Hanf, Eisen und Metalle, Salz, Getreide, Vieh und Häute, Wein, Bier, Branntwein; sodann an Brenn- und Baumaterialien und an Manufakturprodukten aller Art; man bringe dabei in Anschlag, wie sehr durch diese Verkehrerleichterungen und durch die in Folge des Aufiebens der Industrie entstehende Vermehrung der Produktions- und Konsumtionsfähigkeit der Transport sich vergrößern muß, und man wird keinem Zweifel Raum geben können, daß nach Herstellung eines vollständigen Eisenbahnnetzes auf jeder deutschen Nationalroute der Güterverkehr ein sehr großartiger werden muß. Uns wenigstens ist im Lauf der letztverflossenen Jahre kein sachkundiger Mann vorgekommen, der daran geweifelt hätte.

Der Waarenverkehr wird auf den Nationalrouten groß seyn, weil die Frachten niedrig gestellt werden, und die Frachten werden niedrig gestellt werden können, weil der Waaren- und Personenverkehr groß seyn wird.

Auch ist es ein Vorzug, den der Eisenbahntransport vor dem Chausseetransport voraus hat, daß er, gleich den Kanälen, die Frachten ungleich mehr als die Chaussee dem Werth der Güter anzupassen vermag; daß er sie nämlich bei werthvollen Gütern, wobei Zeit- und Zinsenersparniß, Schnelligkeit, Sicherheit und Präcision Hauptrücksichten sind, wie z. B. bei Seide- und Modewaaren ꝛc. höher stellen kann, als die Post, während er bei Gütern von ganz geringem Werth im Verhältniß zu ihrem Gewicht zu viel geringerem Preise fahren kann, als der gemeinste Frachtfuhrmann. Ja, wo der Staat Unternehmer ist, wird der

Digitized by Google

Fall gar oft eintreten, daß er sich von gewissen Gütern, deren wohlfeile Verbreitung durch das nationalökonomische Prinzip geboten ist, wie z. B. Steinkohle, nur die Zug- und Bahnreparaturkosten vergüten läßt, und sich mit Vergütung der Interessen seiner Anlagekosten hauptsächlich an den Personentransport hält. *

* Wir können die Falschheit der in Betreff des Gütertransports von unsern Gegnern aufgestellten Behauptungen und die Richtigkeit unserer eigenen nicht besser darthun, als durch nachstehenden Auszug aus dem diesjährigen Bericht des Direktoriums der Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

„Die Jahreseinnahme von 1839 bestand in 375,937 Thlr. 3 Gr., und es wurde nach den vorliegenden Verhältnissen eine Einnahme von 437,271 Thlr. 9 Gr. für das Jahr 1840 in Aussicht gestellt. Diese Einnahme hat sich ansehnlich höher gestellt, und zwar auf 460,242 Thlr. 12 Gr. 3 Pf., wofür ein Gewichtsquantum von 11,862,854 Centner an Personen und Frachtgegenständen aller Art auf eine Meile weit transportirt worden ist. Die Jahreseinnahme zerfällt in folgende fünf Abtheilungen: A. 303,739 Thlr. 18 Gr. Personengeld, B. 143,917 Thlr. 15 Gr. 8 Pf. Frachtgelder Bruttoeinnahme nach der beigefügten Uebersicht aus den revidirten Stationsregistern, C. 4299 Thlr. 18 Gr. 7 Pf. Frachtgelder von der königl. Post für 138,639 Ctr. auf eine Meile Transportweite, D. 1494 Thlr. 23 Gr. 6 Pf. Pachtgelder, E. 6790 Thlr. 8 Gr. 6 Pf. Magdeburger Antheil vom 18. Aug. bis 31. Dec. nach vorläufiger Berechnung, und zwar 5276 Thlr. 17 Gr. Personengeld, 1513 Thlr. 15 Gr. 6 Pf. Frachtgelder, zusammen 460,242 Thlr. 12 Gr. 3 Pf.“

„Frequenz. Für den Geldbetrag A. 303,739 Thlr. 18 Gr. sind während des verflossenen Jahres 405,135 Personen befördert worden, welche nach der gebräuchlichen durchschnittlichen Annahme von 160 Pfd. für jede Person mit Freigepäck ein Gewicht von 4,838,366 Ctr. auf eine Meile Transportweite ergeben. Von diesen Personen sind 16,535 in I. Wagenklasse, 83,789 in II. Wagenklasse, 280,759 in III. Wagenklasse und 24,052 Personen mit den Packzügen gefahren. Diese zuletzt aufgezählten 24,052 sind diejenigen Passagiere, welche ihre Billets von den bei den Zügen befindlichen Billeteurs genommen haben, außerdem aber sind noch 12,116 Personen von den acht Hauptstationen aus, und also seit dem 1. Oct. in Allem 36,168 Personen mit den Packzügen befördert worden. Die Totalsumme der Passagiere im Jahre 1840 ist um 6397 geringer als die im Jahre 1839, die Einnahme hingegen um 12,434 Thlr. 20 Gr. höher. Die Minderzahl der Passagiere ist durch die weniger häufigen Vergnügungsfahrten im letzten Sommer, die Mehreinnahme aber dadurch herbeigeführt, daß 2304 Personen mehr in I. Wagenklasse, 4906 Personen mehr in II. Wagenklasse gefahren sind, und daß bei Einführung der neuen

Digitized by Google

Unsere Opponenten wissen von dem allem nichts, und für sie hätte wohl auch solches Wissen keinen Werth gehabt, da sie nicht

---

Gepäckordnung, welche entschiedenen Beifall und Nachahmung im In- und Auslande gefunden hat, die Fahrpreise der III. Wagenklasse um 2 Gr. erhöht wurden. Das Resultat des Ganzen ist gleich, als wenn 3,023,979 Personen Eine Meile weit transportirt worden wären, und es ergibt sich der durchschnittliche Fahrpreis von 2 Gr. $4^{93}/_{100}$ Pf. oder 3 Ngr. für eine Person und Meile. Im Jahr 1839 waren es 3,048,123 Personen und der durchschnittliche Fahrpreis 2 Gr. $3^{52}/_{100}$ Pf.

Frachtfuhren. Die im vorigen Geschäftsberichte vorläufig angekündigte Einrichtung der Packzüge zum Personentransport ist mit der Eröffnung des zweiten Bahngleises am 1. Okt. ins Leben getreten und hat sich ungeachtet der für die Benutzung sehr ungünstigen Wintermonate und der Neuheit der Sache schon günstig genug gestellt, um für die bessere Jahreszeit nicht nur einen lohnenden, auf diese Packzüge berechneten Zwischenverkehr erwarten zu lassen, sondern auch die Gemeinnützigkeit derselben für das an der Bahn wohnende Publikum darzustellen. Diese Züge halten an 26 Punkten der Bahn, um Passagiere und Güter aufzunehmen oder abzusetzen, und es wird sich aus dieser dem Publikum gebotenen Bequemlichkeit sicherlich eine eigenthümliche lebhafte Frequenz entwickeln. Durch die ebengedachte Einrichtung ist zugleich eine täglich zweimal regelmäßig erfolgende Abfertigung der Frachtgüter möglich geworden, was mancherlei Annehmlichkeiten und Erleichterungen für die Versender sowohl als für die Administration ergeben hat. Der Frachtverkehr hat sich ansehnlich gemehrt. Im Jahr 1840 wurden transportirt: I. an Stückgütern zusammen 31,180,730 Pfund; von diesen Gütern gingen nach Leipzig 8,701,381 Pfd., nach Wurzen 1,000,428 Pfd., nach Luppe-Dahlen 530,184 Pfd., nach Oschatz 1,001,207 Pfd., nach Riesa 597,166 Pfd., nach Pristewitz 1,037,232 und an Salz 2,676,000 Pfd., nach Niederau 173,149 Pfd., nach Dresden 8,083,983 Pfd. und an Salz 7,380,000 Pfd.; II. zur Produktenfracht 37,721,932 Pfd. Auf eine Meile Transportweite reduzirt wurden expedirt: 1) Eilgut. Frachttare A. 112,358 Centner gegen 4974 Thlr. 15 Gr. Einnahme. 2) Stuckgut. Frachttare B. 2,707,758 Centner gegen 60,757 Thlr. 16 Gr. Einnahme. 3) Salz für die königl. Niederlagen. Frachttare B. 1,451,640 Centner gegen 30,102 Thlr. 9 Gr. 8 Pf. Einnahme. 4) Produkte. Holz und Steine. Frachttare C. 2,204,497 Ctr. gegen 30,049 Thlr. 13 Gr. Einnahme. 5) Equipagen (durchschnittlich zu 20 Centnern angenommen), 280,710 Ctr. gegen 12,184 Thlr. 23 Gr. Einnahme. 6) Pferde und anderes Vieh (das Gewicht nach Verhältniß der Frachttare B. angenommen) 37,953 Ctr. gegen 792 Thlr. 1 Gr. Einnahme. 7) Einnahme für Uebergewicht beim Reisegepäck 91,028 Ctr. 4893 Thlr.

Digitized by Google

einer Logik behaftet sind, die aus dem finanziellen Ertrag auf den nationalökonomischen Nutzen schließt. Sie sagen: in Belgien rentire der Waarentransport nur den vierten Theil des Personentransports, folglich könne derselbe bei seiner Unbedeutenheit nationalökonomisch so wenig als finanziell in Anschlag kommen. Sie haben keine Ahnung davon, daß der nationalökonomische Nutzen just in demselben Verhältniß größer seyn kann als der transportirte Artikel finanziell wenig rentirt.

Uebrigens ist es immer sehr gewagt, Parallelen zu ziehen zwischen zwei Ländern, von welchen man nur *eines*, oder vielleicht

---

22 Gr. Zusammen also 143,755 Thlr. 3 Gr. 8 Pf., und überdem für Bahn- und Wagenzins, für Steintransporte 162 Thlr. 12 Gr. Im Ganzen 143,917 Thlr. 15 Gr. 8 Pf. Einige aus dieser Aufstellung zu entnehmende Vergleichungen mit dem Jahre 1839 dienen dazu, die Zunahme dieses Betriebszweiges anschaulich zu machen. Die Bruttoeinnahme für Frachtgüter aller Art betrug 1839: 84,632 Thlr. 5 Gr. 1840: 143,917 Thlr. 15 Gr. 8 Pf., und die Verladungen von Frachtgütern zur Frachttare B. waren

	1839.	1840.
	104,928 Ctr.	211,248 Ctr.
Salz	27,008 =	100,560 =
Total	131,936 Ctr.	311,808 Ctr.

Die ganze im Jahr 1840 fortgeschaffte Gewichtsmasse aller Frachtgegenstände, auf eine Meile Tranportsweite berechnet, beträgt 6,885,669 Ctr., und im Jahr 1839 waren es 3,860,223 Ct. Einzelne Abtheilungen dieser auf eine Meile Transportweite berechneten Gegenstände stellen sich folgendermaßen gegeneinander:

	1839.	1840.
unter Frachttare A.	166,811 Ctr.	112,358 Ctr.
= = B.	1,649,552 =	4,159,408 =
= = C.	1,672,387 =	2,184,220 =

Das laufende Jahr wird eine noch größere Vermehrung ergeben, da unter Andern es dem Dresdner und Leipziger Speditionshandel nach und nach gelingen wird, den sehr bedeutenden Transit der Güter, welche jetzt noch ohne Umladung über Dresden und Leipzig hinausgehen, zum Nutzen beider Städte an sich zu ziehen und auf die Bahn zu bringen, wie es mit einem freilich noch kleinen Theile derselben bereits geschieht. Auch der nun eingerichtete Frachttransport auf der Magdeburger Bahn wird eine ansehnliche Vermehrung der Frachten bringen und so auch mittelbar die Rente erhöhen, welche aus diesem Bahnantheile herrührt und nach dem Ergebnisse der ersten vier Monate eine reichliche Verzinsung des darauf verwendeten Baukapitals verspricht

Digitized by Google

weder das eine noch das andere kennt. Die Verkehrverhältnisse Belgiens sind von denen Deutschlands gar sehr verschieden. In Belgien besteht ein ausgedehnter und zusammenhängender Fluß- und Kanaltransport, welcher (mit Ausnahme der Winterszeit) die Bedürfnisse des Gütertransportes großentheils befriedigt, und zwar in Ansehung der schweren und theuren Güter besser und wohlfeiler, als es die Eisenbahn vermag; in Deutschland dagegen entbehren wir dieses Hülfsmittels; hier muß also der Gütertransport der Eisenbahnen finanziell und nationalökonomisch ungleich wichtiger werden als dort.

Gleiche Verhältnisse bestehen in Nordamerika. In Beziehung auf diese Parallele aber ist den Opponenten just das umgekehrte Unglück begegnet: sie beurtheilen das fremde Land richtiger als das eigene. In Deutschland, sagen sie, werden Eisenbahnen keinen so großen Einfluß auf die Agrikulturproduktion haben, weil diese hier bereits ihren „Sättigungspunkt" erreicht habe, was die täglich zunehmende Auswanderung beweise. Welche Auffassung der deutschen Industrieverhältnisse! In Deutschland können noch wenigstens drei Millionen Menschen aus dem Agrikulturstand in den Manufakturstand übergehen; diese werden die Nachfrage nach Agrikulturprodukten vermehren, die Befriedigung dieser Nachfrage wird den Eisenbahnverkehr vergrößern, und die in der Industrie Beschäftigten werden nicht auswandern, sondern zu Hause bleiben und den Reichthum der Nation vergrößern. Wie soll man aber gesunde Ansichten von Männern erwarten, welche überlaut sprechende Erfahrungen mit nichtssagenden Phrasen von sich weisen? Sie sehen und gestehen, daß die Ferdinandsnordbahn im Gütertransport und zum Besten der Landwirthschaft bereits Großes leistet. Anstatt daraus den Schluß zu ziehen, daß dies auch in dem übrigen Deutschland der Fall seyn werde, sobald nur erst durch längere Strecken fruchtbare Reviere mit volkreichen Städten verbunden seyen, stellen sie die Vermuthung auf: „man habe sich dort im Personentransport verrechnet, und sey daher genöthigt, den Waarentransport weiter auszudehnen, um größern Schaden abzuwenden." Gesetzt nun, es wäre dem so, was ist damit gesagt? Leistet darum die Ferdinandsnordbahn weniger nationalökonomischen Nutzen? Und spricht der Umstand, daß der mangelnde Personentransport durch Vermehrung des Gütertransports

Digitized by Google

zu ersetzen ist, für oder wider die unmittelbare Unternehmung der Eisenbahnen durch den Staat? *

Aus dem Irrthum der Opponenten, daß sie von den gegenwärtigen Ergebnissen des Eisenbahnverkehrs einzelner Strecken auf denjenigen Verkehr schließen, welchen jede dieser Strecken nach Herstellung eines ganzen Netzes zu besorgen haben wird, erwachsen ferner ihre Zweifel über die Rentabilität der einzelnen Strecken. Und diesen Zweifeln geht der andere Zweifel zur Seite: ob auch diejenigen Strecken rentiren, welche die Privaten nicht zu unternehmen sich getrauen? Sie erlauben der Staatskasse die Unternehmung, vorausgesetzt daß die Rentabilität außer Zweifel stehe; wo sie aber von den Privaten in Zweifel gestellt werde, da sey die Frequenz zweifelhaft, und bei zweifelhafter Frequenz stehe auch ihr nationalökonomischer Nutzen in Zweifel.

Man sieht, unsere Opponenten sind im Zweifeln sehr stark. Fast thäte es Noth, wir schrieben eine eigene Abhandlung über die Natur der Zweifel. Leider müssen wir uns aus Mangel an Raum auf die Bemerkung beschränken, daß die meisten Zweifel aus der Zweifelsucht entstehen, von welchem Uebel in der Regel Mathematiker, die sich auf ein ihnen fremdes Gebiet wagen, am heftigsten befallen werden. Gewohnt an mathematische Gewißheit und Bestimmtheit erscheint ihnen jedes Resultat, das aus Anschauung von andern als mathematischen Verhältnissen gewonnen wird, als bloße Hypothese.

Dieser Zweifelsucht müssen wir mit einiger Bestimmtheit entgegen treten. Die Rentabilität sämmtlicher Nationalrouten in Deutschland ist so gewiß, als die der Bäume, die wir pflanzen; nur ob sie schon im vierten oder fünften Jahre Früchte bringen,

* Die Opponenten sagen: „Auf den Waarentransport werden Unternehmer von Eisenbahnen ihre Spekulation schwerlich basiren, und eine blos auf den Waarentransport berechnete Eisenbahn werde wohl nie rentiren konnen.“ Dagegen ist zu erwiedern, daß es eine Menge Eisenbahnen gibt, die nicht blos auf den Transport dessen, was man eigentlich Waaren heißt, sondern sogar auf den Transport von Steinkohlen, Holz, Steinen basirt sind, und welche ganz vortrefflich rentiren. Selbst in Belgien ist in diesem Augenblick eine Pferdebahn im Werk (die nach der sogenannten Campine), welche blos für landwirthschaftliche Zwecke berechnet ist.

Digitized by Google

oder erst im sechsten oder siebenten, ist ungewiß. Auch ist, wie bei der Baumpflanzung, mit Sicherheit vorauszusagen, daß der Werth der Früchte, welche die Eisenbahnen dereinst bringen, die Kosten ihrer Pflanzung weit übersteigen werden; denn wie dort nimmt der darauf zu machende Aufwand von Jahr zu Jahr ab, während der davon zu erwartende Nutzen von Jahr zu Jahr sich vergrößert. Dies ist handgreifliche Erfahrung. Man müßte an dem Schicksal der deutschen Nation verzweifeln, um jetzt noch die Zweifel in die Einträglichkeit der deutschen Nationalrouten begründet zu finden. Die Frage ist nur eine Frage der Zeit: wann werden sie rentiren? Wir sind der Meinung, im ersten Jahr nach der Herstellung eines vollständigen Netzes. Andere mögen vielleicht glauben fünf Jahre nachher — andere zehn Jahre nachher. Das ist aber gleichviel, wenn der Staat Unternehmer ist; denn Er berechnet seine Lebensperioden nach Jahrhunderten, nicht nach Jahren. Wenn die Opfer, die er in den ersten zehn Jahren bringt, ihm in den folgenden zehn Jahren ersetzt werden, so hören sie jetzt schon für ihn auf, Opfer zu seyn. * Umgekehrt ist es aber der Fall mit den Individuen; sie haben auf unverweilten Ertrag zu rechnen, und ihnen gewährt es keinen Trost, wenn Verluste, die sie heute an ihren Aktien erleiden, nach zehn Jahren dreifach durch die Gewinnste derjenigen aufgewogen werden, welche diese Aktien während ihres niedrigen Standes gekauft haben.

Darum ist es auch ein ganz verkehrter Schluß, wenn die Opponenten daraus, daß die Privatpersonen auf diese Unternehmungen nicht eingehen, folgern, sie seyen auch für den Staat nicht räthlich. Allererst ist hier wieder in Erinnerung zu

* Die Opponenten sagen: „Die verantwortlichen Verwalter des Staatsvermögens werden es wohl zu überlegen haben, bevor sie sich in Projekte einlassen, welche gewisse enorme Kosten verursachen, während die daraus erwachsenden Vortheile vielleicht erst künftigen Generationen zu gut kommen könnten.“ Die „nüchternen“ Staatsökonomen scheinen also nicht viel darauf zu halten, daß die jetzige Generation für die Größe und Wohlfahrt der künftigen sorge. Wir aber sind der Meinung, daß eine so gemein und egoistisch denkende Nation weit unter dem einfachen Bauer stünde, welcher den Baum pflanzt, der erst seinen Enkeln Früchte bringt. Darin unterscheidet sich ja hauptsächlich der gesittete Mensch von dem wilden, daß jener auch da pflanzt, wo er nicht erntet, während dieser den Baum fällt, um seiner Früchte habhaft zu werden.

Digitized by Google

bringen, daß die Gewißheit der Rentabilität von der Gewißheit abhängt, daß jedes für sich bestehende Werk unverweilt zur Vollendung komme, und daß das ganze Nationaleisenbahnnetz gleichzeitig hergestellt werde. Bei Privatunternehmungen ist das Eintreten dieser Bedingung hundert Zufällen blosgestellt. Durch falsche Anschläge, durch unvorhergesehene Bauhindernisse, durch Handelskrisen, Preisfluktuationen und Krieg ꝛc. kann das Werk unterbrochen werden, und bei den besten Aussichten auf Erfolg, im Fall es vollendet worden wäre, können die Aktionäre dadurch den größten Theil ihrer Einlagen verlieren. Durch diese Werkunterbrechung in einem Lande leiden die Unternehmungen in allen übrigen Ländern, weil das Netz unvollständig bleibt. Bei der Staatsunternehmung hingegen treten diese Zufälle nicht ein, oder bleiben sie doch ohne verderbliche Folgen. So kann es sich ergeben, daß Eisenbahnen, von Privaten unternommen, ein halbes Jahrhundert lang nicht rentiren, während sie in den Händen des Staats schon in den ersten Jahren einträglich geworden wären. Dazu kommt, daß die Privatunternehmer in der Regel sehr geneigt sind, die Fahrttaxen zu hoch zu stellen und dadurch ihre nationalökonomische Nützlichkeit zu gefährden, während eine einsichtsvolle Staatsverwaltung den umgekehrten Weg einschlagen, nämlich das nationalökonomische Prinzip voranstellen, und von dem Aufschwung der Industrie und des Verkehrs eine Vergrößerung ihrer Eisenbahneinkünfte erwarten wird.

Hieraus folgt, daß Unternehmungen solcher Art dem Staat zureichende Einkünfte versprechen und gleichwohl Jahrhunderte lang keinen Privatunternehmer finden können. Unternehmungsgeist, Gemeinsinn, industrielle Einsichten und materielle Kapitale in dem großartigen Maßstab, in welchem sie von Unternehmungen solcher Art gefordert werden, sind bei den Privaten nur in solchen Ländern zu finden, über welche schon seit Jahrhunderten eine blühende Industrie und ein großartiger Verkehr ihre Segnungen ergossen haben, nicht aber da, wo beide neuerlich erst in den Besitz der politischen Bedingungen ihres nationalökonomischen Aufschwungs gelangt sind. Dort, bei der herrschenden Ueberfülle an materiellen Mitteln, ist schon die Wahrscheinlichkeit eines gewöhnlichen Zinsenertrags zureichend, um den Unternehmungsgeist anzuspornen; hier fordert man Aussichten auf einen ungewöhnlich

Digitized by Google

hohen, unmittelbaren Zinsenertrag, um jedenfalls eines gewöhnlichen versichert zu seyn. Dort bringt jeder Industrielle, jeder Land- und Hausbesitzer die gewissen nationalökonomischen Wirkungen der Unternehmung und den Antheil, der davon ihnen selbst zufließt, gegen einen möglichen Verlust an den Aktien in Anschlag; hier herrscht in dieser Beziehung noch so wenig Einsicht, daß jene Vortheile sogar von denen, die in dieser Angelegenheit öffentlich das Wort ergreifen, in Zweifel gezogen wird. Wie dort die Staatsklugheit fordert, daß das Gemeinwesen sich nicht mit Unternehmungen befasse, wofür die Privatkräfte ausreichen, so verlangt sie hier, daß der Staat ein Risiko übernehme, vor welchem die Privaten zurückschrecken, und welches zu tragen ihre Kräfte übersteigt. Diejenigen, welche behaupten, daß in Deutschland die großen Eisenbahnrouten nur durch Beihülfe des Staats zu Stande kommen können, gestehen also damit keineswegs zu, daß diese Eisenbahnen nicht rentiren.

Eben so wenig ist dieses Zugeständniß in der Behauptung enthalten, daß der Staat unermeßlich gewinnen würde, selbst im Fall die Eisenbahnen gar nicht rentirten. Man hat diese Behauptung nur aufgestellt, weil sie wahr ist, nicht weil man an dem finanziellen Nutzen der Nationalrouten zweifelt; man hat sie aufgestellt, um die Zweifelsucht der habituellen Zweifler zu bekämpfen, nicht um die eigene Blöße zu decken. Wenn dagegen die Opponenten den Satz aufstellen, die nationalökonomische Bedeutung der Eisenbahnen sey immer zweifelhaft, wo sie nicht hinreichend rentiren, weil daraus folge, daß es ihnen an Frequenz fehle, so ist dies offenbar nationalökonomischer Unsinn. Dieser Behauptung zufolge könnten weder Vizinalstraßen noch Chausseen nationalökonomischen Nutzen stiften; denn unseres Wissens rentiren sie nirgends in Deutschland, ja letztere bringen nur selten ihre Unterhaltungskosten ein. Ihr gemäß würde keine Staatsanstalt, die nicht finanziell rentirt, nationalökonomisch zu rechtfertigen seyn.*

* Die Opponenten wollen diesem Widerspruch begegnen, indem sie sagen: „gewöhnliche Straßen seyen ein nothwendiges Kommunikationsmittel und somit ein Bedürfniß, für dessen Befriedigung von Staatswegen gesorgt werden müsse; Eisenbahnen dagegen könne man kein (nicht ein) Bedürfniß nennen, der Staat habe keine Verbindlichkeit, Personen und Waaren mit der Geschwindigkeit des Sturmes zu transportiren,

Digitized by Google

Man sieht, den Opponenten fehlt es eben durchaus an klaren Begriffen von dem Zusammenwirken der produktiven Kräfte und von dem Einfluß der Transportmittel auf ihre Entwickelung und auf die Vermehrung des Nationalreichthums. Vorausgesetzt, alle übrigen materiellen geistigen und politischen Bedingungen des nationalökonomischen Aufschwungs seyen vorhanden (und sie sind es in Deutschland, wofern nur das Schutzsystem den Bedürfnissen und Fortschritten der Industrie entspricht), kommt alles auf den Zustand der Transportmittel an. Durch sie wird Deutschland im Lauf eines Menschenalters die Zahl seiner Manufakturisten, seine industrielle und landwirthschaftliche Produktion, den Werth des Grundeigenthums, seinen innern und äußern Handel, sein Staatseinkommen und seine Streitkräfte unermeßlich zu vermehren vermögen. Wer aber diese Behauptung für eine kecke Hypothese hält, muß nie nach den Ursachen geforscht haben, wodurch andere Nationen ähnliche Resultate erzielten. *

---

wenn man von dem Staat verlangen könne, daß er Armenhäuser baue, so folge daraus nicht, daß er verbunden sey, für die Armen Paläste zu errichten." Diesem wird hinzugefügt: „Straßen seyen das Complement von Eisenbahnen und verhielten sich zu denselben wie die Flüsse zu den Strömen." Es ist kaum nöthig, auf das Unlogische in diesem Raisonnement aufmerksam zu machen. Offenbar sind Eisenbahnen eben so gut ein Bedürfniß im Nationalverkehr, wie es die Chausseen und Straßen im Distrikts- und Provinzialverkehr sind. Auch ist es noch gar nicht lange her, daß man das Bedürfniß der letzteren so wenig erkannt hat, als die Opponenten heute das Bedürfniß der ersteren einsehen. Uebrigens befaßt sich in kapitalreichen Ländern, z. B. in England, der Staat nicht einmal mit der Anlegung und Unterhaltung von Chausseen, sondern er überläßt die Befriedigung auch dieses Bedürfnisses der Privatsorgfalt, woraus, beiläufig gesagt, im Geist unserer Opponenten zu folgern wäre, daß auch die deutschen Staaten nicht wohl daran thun, sich mit dieser Bürde zu belasten. Armenhäuser aber werden für die Armen, Eisenbahnen dagegen für alle Staatsangehörige errichtet, und uns ist es schlechterdings unmöglich, das Passende dieses Gleichnisses einzusehen. Allerdings sind die Chausseen den Eisenbahnen gegenüber als die tributären Flüsse eines großen Stromes zu betrachten, noch niemand hat aber die Nützlichkeit der Ströme für den großen Verkehr darum in Abrede gestellt, weil die Flüsse dem kleinen Verkehr ersprießliche Dienste leisten.

* Englands Nationalreichthum datirt sich eigentlich erst aus der letzten Hälfte des siebenzehnten Jahrhunderts. Sir William Petty schätzte

Digitized by Google

In der That, je mehr man über die Wirkungen einer solchen Nationalanstalt nachdenkt, desto unabsehbarer erscheinen sie. Betrachten wir sie nur z. B. in ihren Beziehungen zu der Arrondirung des deutschen Zollvereins und zu der Vervollkommnung des Vereinshandelssystems hinsichtlich seiner auswärtigen Verhältnisse.

Es ist zur Zeit, wie wir glauben, keinem Widerspruch mehr unterworfen, daß der Zollverein höchst unvollkommen bleiben wird, so lange nicht die Ufer der deutschen Meere und die Mündungen der deutschen Ströme ihm angehören, weil er nur durch ihren Besitz in den Stand gesetzt wird, seine internationalen Handelsverhältnisse normalmäßig zu reguliren, eine nationale Marine (wenigstens vor der Hand eine kommerzielle) zu schaffen, und seinen Bevölkerungsüberschuß auf eine der Nation vortheilhafte und würdige Weise zu verwenden. Die besten Köpfe der Staaten, selbst die der separatistischen, sind darüber einig, und die Macht des Widerstandes wird von Tag zu Tag schwächer, sogar in den

---

noch im Jahre 1664 das englische Nationalkapital nicht höher als auf 250 Millionen Pfund Sterling. Gregory King, der Verfasser des „british merchant" taxirte es im Anfang des 18. Jahrhunderts schon auf 615 Mill. Noch reißender war die Zunahme in Folge des Methuen-Vertrags und der Ausbreitung des englischen Handels in Westindien und Nordamerika. Sir William Pulteney schätzt es dreißig Jahre nach King auf 2000 Millionen. Zu Ende des achtzehnten Jahrhunderts erhebt es Beeke sogar auf 2600 Millionen. Im Jahre 1839 endlich berechnete Mr. Queen den Kapitalbetrag der drei vereinigten Königreiche auf 4½ Milliarden und Martin den Betrag des in den Kolonien angelegten Kapitals auf 2½ Milliarden, wonach gegenwärtig das gesammte englische Nationalkapital 7 Milliarden betrüge, also 28mal mehr als im Jahr 1664. — In doppelt stärkerem Verhältniß ist das englische Staatseinkommen gewachsen. Zur Zeit der Königin Elisabeth war das Einkommen von Florenz (15 Millionen Franken oder 600,000 Pfd. Sterling) größer als das der drei Königreiche, und heute beträgt das englische Staatseinkommen zwischen 30 und 40 Millionen. Wer diese Resultate kennt — wer weiß, in welchem Maßstab Frankreichs Wohlstand, seinen kostspieligen Kriegen, Invasionen und Revolutionen und einer verschwenderischen Verwaltung zum Trotz, seit dem Ende des vorigen Jahrhunderts gestiegen ist, der wird es nicht so lächerlich finden wie die Opponenten, wenn wir von den vereinigten Wirkungen des Schutzsystems und des Eisenbahnsystems eine Verdopplung des deutschen Nationaleinkommens und der deutschen Staatseinkünfte hoffen und vorhersagen.

Digitized by Google

Seestädten, wo man doch auf die vermeintliche Indepen-denz so hohen Werth legt, und gegen mächtige Nachbarn so eifersüchtig ist. Männer von Einsicht sehen dort klar, daß Handel und Wohlstand der Seestädte mit der Unabhängigkeit und Macht der Nation steht oder fällt, steigt oder sinkt. Sie sehen, daß das Opfer, das sie in Ansehung ihrer partiellen Indepen-denz zu bringen haben, unendlich geringer ist, als die aus der Nationaleinigung erwachsenden Vortheile. Sie haben nicht vergessen, daß einst aller Honig, den sie unter Begünstigung ihrer partiellen Handelsfreiheit Jahrhunderte lang in ihre Zellen getragen, an Einem Tage die Beute des Nationalfeindes geworden ist, und sie erkennen, daß nur eine handelseinige und streitkräftige Nation ihnen gegen die Wiederkehr solcher Unfälle Schutz verleihen kann.

In Hannover hat man sich zu stark über den Werth der deutschen Nationaleinheit und der nationalen Indepen-denz, Frankreich gegenüber, ausgesprochen, als daß man noch lange sollte übersehen können, daß diese schönen und patriotischen Grundsätze England gegenüber gleiche Nutzanwendung finden. Durch den Beitritt Braunschweigs hat ohnehin sein bisheriges System einen gewaltigen Bruch erlitten. Von Mecklenburg und Holstein wird bereits versichert, man gehe stark mit dem Gedanken des Anschlusses um.

Dies alles sind Anzeichen, daß der gütliche Beitritt der separatistischen Staaten und Städte nicht mehr in weiter Ferne steht, und daß zumal irgend ein Anstoß von Außen her ihn schnell zur Folge haben müßte.

Ein gewichtiges Motiv ihrer Herbeilassung dürfte jedoch in dem Umstand liegen, daß es in der Gewalt des Zollvereins steht, ohne Verletzung des Völkerrechts oder der allgemeinen Bundesverhältnisse, diejenigen Städte und Staaten, welche den Forderungen der deutschen Nationalwohlfahrt und ihrem eigenen wohlverstandenen Interesse durchaus das Gehör verweigern sollten, kommerziell trocken zu legen. Es stünde nämlich, wenn es sich davon handelte, Hannover die Nachtheile seines Separatismus fühlbar zu machen, in der Gewalt, wie in dem Recht des Zollvereins, diejenigen Waaren, welche zu Wasser über Preußisch-Minden und Magdeburg oder über Stettin eingehen, wohlfeiler zu besteuern als diejenigen, welche Transito durch Hannover eingehen. Nach dem Beitritt Hannovers könnte gleiches Verfahren

Digitized by Google

gegen Hamburg und Bremen eintreten, zumal wenn Oldenburg und Holstein mit ihren Häfen früher schon beigetreten wären. Nun liegt es aber am Tage, daß durch ein Eisenbahnsystem, das Weser, Elbe und Oder verbände, dergleichen Maßregeln ungemein unterstützt und erleichtert würden.

Noch klarer tritt in dieser Beziehung der Vortheil des Eisenbahnsystems, Holland gegenüber, ins Licht. Vorausgesetzt, die norddeutschen Staaten und Städte seyen dem Zollverein beigetreten und der Rhein einerseits mit dem belgischen Eisenbahnsystem, andererseits mit der Ems, Weser, Elbe und Oder durch Eisenbahnen verbunden, stünde es lediglich bei dem Zollverein, Holland durch Differentialzölle zu zwingen, allen seinen auf wechselseitigen Vortheil basirten Forderungen nachzugeben.

Nicht allein die Frage: ob ein deutsches Eisenbahnsystem herzustellen sey? sondern auch die Frage: ob es rathsam sey, daß die Staaten ins Mittel treten, in so weit die Privatkräfte nicht ausreichen? ist in Deutschland als entschieden zu betrachten. Bayern und Baden haben sich für die Regie des Staats entschieden; ihre Beschlüsse umfassen die Hauptlinien des von dem ganzen System auf sie kommenden Antheils, und sie sind bereits in rascher Ausführung desselben begriffen. Sachsen hat den Weg der Subvention gewählt. Die thüringischen Regierungen scheinen noch im Zweifel zu stehen, ob sie sich für diesen oder jenen Modus bestimmen sollen; daß aber die Staaten auf die eine oder die andere Weise ins Mittel treten, ist als entschieden zu betrachten. Die Regierung von Hannover hat sich für die Herstellung der Eisenbahnen in der Regie des Staats entschieden ausgesprochen, und daß sie diesen Entschluß zur raschen Ausführung bringen werde, dafür bürgt ihr Interesse. Auch in beiden Hessen hat man nach Versicherung öffentlicher Blätter einen solchen Entschluß bereits gefaßt. Preußen hat ein zu großes Interesse, die Rheinlande mit dem Körper der Monarchie zu verbinden, als daß man nicht von den hohen Einsichten und der Thatkraft seines Königs demnächst energische Entschlüsse und Maßregeln in dieser Beziehung sollte hoffen dürfen. Auch steht die Rentabilität der preußischen Eisenbahnlinien nach allen Richtungen, mit nur unbedeutender Ausnahme,

Digitized by Google

ſo ſehr außer Zweifel, daß die von dem Staat zu bringenden finanziellen Opfer den zu erwartenden unermeßlichen Vortheilen gegenüber nicht in Betracht kommen können. Walten hier noch Bedenklichkeiten ob, ſo haben ſie ſicherlich nicht die Frage: ob? ſondern einzig die Frage: wie? zum Gegenſtand.

Wenn in Deutſchland mehr als in jedem andern Reich die Regierungen unmittelbar an dieſer Transportvervollkommnung Theil nehmen, ſo iſt ſolche Theilnahme, abgeſehen von den bereits angeführten Gründen, auch noch aus dem Umſtand zu erklären, daß hier die Regierungen mehr als anderswo von den wohlthätigen Wirkungen dieſer Transportvervollkommnungen unmittelbaren Vortheil zu hoffen haben in ihrer Eigenſchaft als große Domänenbeſitzer. Wenige dürften ſich unter ihnen befinden, die nicht durch den erhöhten Werth ihrer Domänengefälle, ihrer Renten, ihrer Forſterträgniſſe ꝛc. mehr zu gewinnen hätten, als ſie im unglücklichſten Fall zu den Intereſſen der Anlagekoſten zuzuſchießen haben.

Dieſer Umſtand kommt beſonders in Württemberg in Betracht, wo allein die Frage: ob? noch ſchwebt. Wir haben keine ſtatiſtiſchen Notizen zur Hand, nach welchen wir den Werth der württembergiſchen Domänen mit einiger Genauigkeit ſchätzen könnten, doch glauben wir annehmen zu dürfen, daß er nicht viel unter, und vielleicht weit über 100 Millionen Gulden beträgt, daß alſo ſchon eine Werthzunahme von 20 pCt. des geſammten Domänenvermögens den Staat für einen Aufwand von 20 Millionen auf eine nicht alsbald produktive Eiſenbahn entſchädigen würde, abgeſehen von der aus der geſteigerten Produktions- und Konſumtionsfähigkeit nothwendig erwachſenden Vermehrung des Ertrags aller indirekten Abgaben. Auch dieſe Annahme iſt keine Hypotheſe. Das Beiſpiel aller aufſtrebenden Länder lehrt, daß der Aufſchwung der Induſtrie und die Transportvervollkommnungen überall eine bedeutende Vermehrung der Einkünfte von Domänengefällen und indirekten Abgaben im Gefolge gehabt haben, und Württemberg ſelbſt beſitzt den handgreiflichſten Beweis davon in den bedeutenden Ueberſchüſſen, die es in den letztverfloſſenen Jahren in ſeinen Finanzen gemacht hat.

Es iſt ein ſchreckliches Zeichen von Unkunde oder falſcher Beurtheilung der eigenen Verhältniſſe, wenn die Bürger eines Landes, wie Württemberg, ihre Mitbürger mit ihren Hoffnungen

Digitized by Google

auf dergleichen Unternehmungen an den Privatunternehmungsgeist verweisen; denn wer soll sich überhaupt in einem Lande für dergleichen öffentliche Unternehmungen interessiren, wenn nicht diejenigen, welche die meisten Vortheile davon zu erwarten haben? Nun ist dies in Württemberg ganz vorzugsweise der Staat, als größter, ja fast als einziger großer Grundbesitzer. Industrie und Handel sind hier noch nicht erstarkt genug, um große Kapitale entbehren zu können. Die Masse der mittleren und kleineren Grundbesitzer, weit entfernt Kapitalüberschüsse zu besitzen, ist wenigstens den dritten Theil des Werthes ihrer Grundbesitzungen, wo nicht die Hälfte, den Hypothekenbesitzern schuldig, ist also durchaus ohne Mittel, öffentlichen Zwecken Opfer zu bringen. Die Hypothekenbesitzer ihrer Seits haben kein unmittelbares Interesse bei diesen Unternehmungen; ihre Zinsen steigen nicht wie die Landrente in Folge besserer Produktenverwerthung. An regelmäßigen und gewissen Zinsenbezug gewöhnt, sind sie wenig geneigt, ihr Einkommen bei einer Unternehmung zu wagen, deren Rentabilität in ungemessener Ferne liegt. Besitzt nun ein solches Land auch noch so „nüchterne" Staatsökonomen, wie unsere Opponenten, so ist da in alle Ewigkeit keine Transportverbesserung, kein ökonomischer Fortschritt zu hoffen.

Indem wir insbesondere auf diejenige Nationallinie zu sprechen kommen, bei welcher das Königreich Württemberg betheiligt ist, nämlich auf die südliche Westostlinie, haben wir vor allen Dingen zu wiederholen, was wir früher bei jeder Gelegenheit ausgesprochen haben, daß nämlich der auf Württemberg kommende Antheil dieser Linie in Beziehung auf Terrainverhältnisse, wie auf Frequenz und Rentabilität, unter die mindest vortheilhaften des ganzen deutschen Eisenbahnsystems zu rechnen ist, daß wir aber gleichwohl weit entfernt sind von der Ansicht, sie werde dem Land keinen dem Aufwand entsprechenden nationalökonomischen Nutzen bringen, und alle Verzinsung ihrer Anlagekosten werde dem Staat zum größten Theil und für immer zur Last fallen, daß wir vielmehr die Ueberzeugung hegen, sie werde bei kluger und den besondern Verhältnissen des Landes angemessener Herstellung theilweise bald

Digitized by Google

nach ihrer Vollendung und im Ganzen in einer nicht allzu entfernten Zeit zureichend rentiren.

Alle Unternehmungen und Verbesserungen dieser Art sind unter einem doppelten Gesichtspunkt zu betrachten; einmal fragt es sich, welchen positiven Nutzen die Unternehmung verspreche? und dann, welche Nachtheile zu erwarten stehen, im Fall sie unterlassen würde?

Nehmen wir allererst den letztern Standpunkt ein, den die Opponenten gänzlich unberücksichtigt gelassen haben. *

Es gibt viele Länder und Gegenden, die, zufrieden mit ihren industriellen und kommerziellen Verhältnissen, wie sie sich unter den alten Transportverhältnissen entwickelt haben, gerne auf die Eisenbahnen Verzicht geleistet hätten, und jetzt doch bauen. Das macht, weil es eben nicht immer in unserer freien Wahl steht, den alten Standpunkt zu behaupten, und weil wir gar oft genöthigt sind, vorwärts zu schreiten, nicht um andere zu überholen, sondern um nicht zurück zu bleiben.

Dies war der Fall in der badischen Eisenbahnfrage; er ist es heute in der hannöverischen. Es handelt sich in Baden nicht sowohl um die Erwerbung neuer Vortheile, als um die Behauptung der alten. Hannover gefiel sich lange in seiner bisherigen Lage, die ihm gestattete, „die hintergelegenen Lande" auszubeuten; allein heute sieht es sich von dem Eisenbahnsystem der Elbe mit Trockenlegung bedroht, und diese Besorgniß heilt radikal seine Zweifelsucht, vertilgt all seinen Abscheu vor dem Neuen, und ruft mit Blitzesschnelle seinen Unternehmungsgeist ins Leben.

Württemberg befindet sich zur Zeit allerdings in einem behaglichen Zustand. Die Chausseen sind in gutem Stand und werden täglich noch verbessert. Das Land hat so vielen Verkehr, als es seiner geographischen Lage nach haben kann. Die Finanzen sind in vortrefflichem Stand, man macht jährlich eine Ersparniß von

* Die Opponenten übergehen diese Seite der Frage, mit der Bemerkung: „mit den Eisenbahnen in Bayern oder Baden, wodurch Württemberg beeinträchtigt werden könnte, habe es vorerst noch gute Wege." Seit dieser beruhigende Spruch dem württembergischen Publikum zu Theil geworden, sind erst drei Monate ins Land gegangen, und beide Staaten bauen bereits mit Eifer; wohl hat es also mit den benachbarten Eisenbahnen gute Wege.

Digitized by Google

15 pCt. an den Staatseinkünften, tilgt damit Schulden oder kauft Domänen und vermehrt die Ueberschüsse des nächsten Jahres. Wäre auf den Fortbestand dieser Verhältnisse zu rechnen, so ließe sich allenfalls sagen: gut ist gut; was sollen wir uns in gewagte Unternehmungen einlassen, um das sichere Gut nach dem ungewissen Besser zu werfen, da es sich leichtlich als ein Schlimmer herausstellen könnte? Ein so „nüchternes" Raisonnement erscheint aber in der That als zu nüchtern, wenn man einen Blick in die Zukunft wirft.

Man weiß, daß Baden mit erneuertem Eifer ans Werk geht, um sich einerseits mit Frankfurt, andererseits mit Basel in Verbindung zu setzen, und daß man bereits von Fortsetzung dieser Linie bis Schaffhausen spricht. Es ist bekannt, daß Bayern den großartigen Entschluß gefaßt hat, Augsburg mit Nürnberg, Hof und Leipzig in Eisenbahnverbindung zu bringen, und daß bereits einerseits die Städte am Main die Fortsetzung der Linie von Bamberg über Würzburg und Aschaffenburg nach Frankfurt, andererseits die oberschwäbischen Städte Bayerns die Fortsetzung bis Lindau betreiben. Schwerlich werden diese Wünsche unerfüllt bleiben, vorausgesetzt, daß die Ausführung der bereits beschlossenen Hauptstränge befriedigende Resultate gewähren, was höchst wahrscheinlich ist.

Hier haben wir also zwei Eisenbahnverbindungen des Rheins mit der Donau, die beide Württemberg umgehen, die eine nördlich, die andere südlich. Nun denke man sich die Lage dieses Landes mitten in einem nationalen Eisenbahnnetz, von welchem es auf keinem einzigen Punkt berührt wird. Stuttgart wird so weit entfernt seyn von Karlsruhe, als dieses von Leipzig, so weit von Nürnberg, als dieses von Hamburg, so weit vom Bodensee, als Lindau von Leipzig. Sämmtliche Städte des Landes werden zu Plätzen herabsinken, nach welchen nur ein Fremder kommt, im Fall er an Ort und Stelle Geschäfte zu machen hat. *

* Es ist berechnet worden, daß man nach Herstellung einer Eisenbahn von Karlsruhe bis Konstanz um 5 Stunden früher über Karlsruhe von Stuttgart nach Friedrichshafen kommen wird, als auf dem direkten Weg. Sachkundige bezeugen, daß seit Eröffnung der Eisenbahn von Basel nach Straßburg die Zahl der Reisenden von Schaffhausen durch Württemberg um $^4/_5$ abgenommen hat.

Digitized by Google

Sodann stelle man sich noch vor, welche Konkurrenz unter den Zollvereinsstaaten demnächst in den wichtigen Zweigen der Flachs- und Baumwollspinnerei sich aufthun und wie sehr Württemberg durch den Mangel an vervollkommneten Transportmitteln hiebei in Nachtheil gestellt werden wird.

Dies die Nachtheile der Unterlassung. Die Vortheile der Unternehmung sind: daß Württemberg seine Hauptpunkte unter sich verbindet, daß es an den Vortheilen des ganzen deutschen Eisenbahnnetzes und besonders an denen der benachbarten Eisenbahnlinien Antheil nimmt, daß es sich in die Linie der südlichen Ostweströute stellt, die nicht allein von deutscher, sondern von europäischer Bedeutung ist.

Diese Route ist die von Bordeaux und Paris nach dem schwarzen und adriatischen Meer. Auch sie ist nicht mehr eine Chimäre.

Oesterreich nimmt bereits Bedacht auf eine Verbindung Wiens mit Linz, die ihm schon in militärischer Beziehung von so großer Wichtigkeit ist. Zwischen Linz und Gmunden besteht bereits eine Eisenbahn. Gmunden ist von Salzburg nur wenige Meilen entfernt. Eine Verbindung Salzburgs mit München ist wegen des auf dieser Strecke bestehenden ansehnlichen Salztransportes schon früher in Anregung gekommen. Andererseits sind Eisenbahnen von Wien nach Gallizien und nach Ungarn in raschem Fortschritt begriffen, und zu der nach Triest sind die Vorarbeiten im Werk.

Damit glauben wir den Nachweis geliefert zu haben, den die Gegner von uns fordern, daß nämlich die jetzt in Württemberg bestehenden Transportmittel für die Zukunft nicht ausreichend seyen.

Allerdings stellt die Alb einer württembergischen Ostweströute Schwierigkeiten in den Weg, die in technischer Beziehung zur Zeit nur durch eine Verbindung derselben mit der Augsburg-Nürnberger Bahn an einem Punkt im Donauthal und durch Verbindung dieses Punktes mit Ulm zu umgehen sind. Den Nachtheilen dieser Route für Ulm stehen indessen auch ansehnliche Vortheile gegenüber. Ganz Württemberg, und Ulm zunächst, würde dadurch mit dem ganzen bayerischen Eisenbahnsystem, und dem was damit zusammenhängt (Nürnberg, Sachsen, Wien, Triest ꝛc.), in Verbindung gesetzt. Auch dürfte der zwischen Stuttgart und Ulm zu beschreibende Umweg nicht viel größer seyn als derjenige, den man zu

Digitized by Google

machen hätte, um durch eine ausschließlich württembergische Verbindung die geeigneten Steigungen und Gefälle zu gewinnen. Endlich ließe sich vielleicht noch fernere Entschädigung für Ulm ermitteln durch eine zwischen Württemberg und Bayern zu treffende Uebereinkunft über eine gemeinschaftlich fortzusetzende Linie von Ulm nach Lindau und Friedrichshafen.

Sollte jedoch eine ausschließlich württembergische Linie zwischen Neckar, Donau und Bodensee als die einzig wünschenswerthe erscheinen, so möchte eine Pferdebahn über die Alb den Bedürfnissen des Verkehrs und den Terrainverhältnissen am besten entsprechen. Terrain-, Längen- und Preisverhältnisse sind hier ungefähr dieselben wie zwischen Budweis und Linz; die Verkehrsverhältnisse dagegen dürften sich bedeutend vortheilhafter stellen, zumal wenn die Pferdebahn bis Friedrichshafen fortgesetzt würde. Zwischen Donau und Neckar ist, abgesehen von den werthvolleren Gütern, auf einen ansehnlichen Transport an Bauholz, Brennmaterial, Getreide, Vieh, Gyps und Steinkohlen zu rechnen.

Zwischen Rhein und Neckar und zwischen Donau und Bodensee stehen die Terrainverhältnisse nicht im Weg, doch dürfte auf der letztern Route jedenfalls eine Pferdebahn die Bedürfnisse des Personen- und Güterverkehrs zureichend befriedigen und dem nationalökonomischen, wie dem finanziellen Prinzip am besten entsprechen. Bei der erstern Strecke dagegen sprechen alle Umstände für die solideste Bauart. Eine Linie von Stuttgart nach Heilbronn, und von dort nach einem Punkt der badischen Bahn zwischen Bruchsal und Heidelberg, wird die fruchtbarsten, bevölkertsten und wohlhabendsten Gegenden des Landes unter sich und mit dem ganzen Rheingebiet, mit Frankreich, Belgien und Holland in unmittelbare Eisenverbindung bringen. Hier ist ein bedeutender Personenverkehr und ein ansehnlicher Waarenverkehr zu erwarten. Durch diese Bahn wird Württemberg sein ganzes Bedürfniß an Kolonialwaaren und den größten Theil seines Bedürfnisses an Rohstoffen beziehen und den bedeutendsten Theil seiner Industrieerzeugnisse, auch zu Zeiten ansehnliche Quantitäten Getreide und Vieh versenden. Endlich wird das Land dadurch, insbesondere zur Winterszeit, seinen Bedarf an Steinkohlen beziehen, welcher Artikel nach Herstellung der Rheinschanz-Verbacherbahn zu großer Bedeutung gelangen dürfte.

Digitized by Google

Ueberhaupt ist zu berücksichtigen, daß jede von den drei Strecken, aus welchen die württembergische Linie zwischen Rhein, Donau und Bodensee besteht, ein für sich bestehendes Unternehmen bildet, und daß es keineswegs nöthig ist, sich schon von Anfang an über die Herstellung und Richtung aller zu bestimmen. Wer zu viel auf einmal vornimmt, bringt am Ende gar nichts zu Stande. Klüger ist's, man unternimmt allererst das jetzt entschieden Ausführbare und Nützliche und stellt das Schwierige und Zweifelhafte künftiger Entscheidung anheim. Entschieden ausführbar und nützlich erscheinen aber die Strecken zwischen Rhein und Neckar, und zwischen Donau und Bodensee; man unternehme also diese beiden und suspendire die Strecke zwischen Neckar und Donau. Vielleicht, daß die Fortschritte in den Erfindungen und in den Erfahrungen diese Frage auf entschiedene Weise lösen, während man an beiden Enden baut. * Sollte dies aber auch nicht der Fall seyn, so dürfte ein dritter Modus sich als Auskunftsmittel darbieten; man könnte nämlich die Eisenbahn bis an den Fuß des Gebirges führen, und den Uebergang über das Gebirge durch eine sehr vervollkommnete Chaussee und durch eine, die Regelmäßigkeit, Wohlfeilheit und Schnelligkeit fördernde Organisation des Chausseetransports bewerkstelligen.

Nach diesem Plan würde es sich zunächst nicht, wie unsere Gegner glauben, um einen Aufwand von 26 Millionen Gulden handeln, dessen Rentabilität zweifelhaft ist, sondern nur um 6 bis 8 Millionen bei großer Wahrscheinlichkeit ihrer Rentabilität. Die Gegner scheinen ihre Kostenanschläge sehr übertrieben zu haben. Baden hat zwischen Mannheim und Heidelberg weit wohlfeiler gebaut als Belgien. Freilich ist zwischen Rhein und Neckar das Terrain nicht so günstig wie dort, aber Bodenwerth und Taglöhne sind auch nicht so theuer.

Schwerlich würden hier die Kosten die Summe von 500,000 bis 600,000 fl. pr. Meile übersteigen. Eine Pferdebahn von Ulm nach Friedrichshafen aber könnte höchstens 2 Mill. Gulden kosten. Das Risiko des Staats betrüge somit, bei einem Zinsfuß von 4 pCt., nicht über 300,000 fl. jährlich.

* Diese Idee ist nicht bei den Opponenten entstanden; Verfasser hat sie schon in seinem Artikel: „Eisenbahnen oder Kanäle" im Staatslexikon ausgesprochen.

Digitized by Google

Daß ein Land wie Württemberg, deſſen Schuld kaum den vierten Theil des Werths ſeines Domänenkapitals beträgt, und das zur Zeit ſeinen jährlichen Finanzüberſchuß auf 1½ Mill. Gulden berechnet, damit ein gewagtes Unternehmen mache, und dem Staat die Mittel entziehe, die geiſtige und materielle Wohlfahrt in andern Beziehungen zu fördern, können nur diejenigen behaupten, welche dieſen Aufwand als wirkliche Staatskonſumtion betrachten. Dies iſt er aber in der That ſo wenig als jene Kaufſummen es ſind, womit der Staat in den letzten Jahren neue Domänen erworben hat. Die Eiſenbahn iſt auch eine Domäne, und zwar eine weit vortheilhaftere als Waldungen oder Rittergüter; denn ſie verſpricht außer dem direkten Ertrag auch indirekten durch Vermehrung der übrigen Staatseinkünfte.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google